



9 d.

STOHAB
2017-09-26

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Lägesredovisning; Utvecklingsprojektet Stockholm-Norvik Hamn

I utvecklingsprojektet Stockholm-Norvik Hamn har en lägesrapport tagits fram för att informera om och redovisa för projektets nuläge (bilaga). I rapporten redovisas bl.a. för pågående tillståndprocesser, byggprojektets omfattning, projektorganisation, ekonomi, tidplan och milstolpar.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att för egen del godkänna lämnad lägesredovisning.
- att överlämna lägesredovisningen till styrelsen för Stockholms Stadshus AB för godkännande.

Stockholm den 21 september 2017

Johan Castwall



Lägesredovisning
Utvecklingsprojekt Stockholm - Norvik

2017-09-20



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Projektets bakgrund och syfte.....	3
	2.1 Bakgrund.....	3
	2.2 Syftet med projektet.....	5
3	Projektets omfattning.....	6
	3.1 Omfattning.....	6
4	Väsentliga händelser.....	6
	4.1 Prövning enligt Miljöbalken.....	6
	4.2 Järnvägsplan.....	6
	4.3 Prövning av vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg.....	6
5	Projektorganisation.....	7
6	Beslut.....	8
	6.1 Beslut och tillstånd.....	8
	6.2 Godkännande av projektets budget och nuvärdesberäkning.....	8
	6.3 Programändringar.....	9
7	Ledningssystem.....	10
	7.1 Kvalitetsledning.....	10
	7.2 Miljö.....	10
	7.3 Arbetsmiljö.....	10
8	Tidplan.....	11
9	Ekonomi.....	12
	9.1 Intäkter / Finansiering.....	12
	9.2 Prognos.....	12
	9.3 Upparbetning.....	12
	9.4 Avvikelser.....	12
	9.5 Upphandling.....	13
10	Riskhantering.....	14
	10.1 Rutin för riskhantering.....	14
11	Avslutning.....	14



1 Inledning

Detta är den tredje lägesredovisningen för projekt Stockholm - Norvik.

2 Projektets bakgrund och syfte

2.1 Bakgrund

2.1.1 Detaljplan

Detaljplan i norra Nynäshamn för Stockholm Norvik hamn.

För att möta framtidens krav på en effektiv godshantering bygger Stockholms Hamnar en container- och rorogodshamn på Norvikudden i Nynäshamn. Stockholm – Norvik blir en av Sveriges största godshamn. Förutom container- och rorogodshamnen kommer Norvikudden att inrymma en logistikpark på 450 000 kvadratmeter, som NCC står bakom. I planen ingår även bygge av ett industrispår från Nynäsbanan. Planen är antagen i Nynäshamns kommuns kommunfullmäktige 2009-06-10. Planen vann laga kraft genom ett regeringsbeslut 2011-02-24.



Figur 1. Detaljplan för Norvik



2.1.2 Mark och exploateringsavtal

Nynäshamns kommun, Stockholms Hamn AB och NCC Construction Sverige AB har 2009 tillsammans tecknat ett Mark och Exploateringsavtal. Syftet med avtalet är att reglera genomförandet av detaljplanen för Norvik.

Avtalet reglerar marköverföringar, servitutsupplåtelser, ersättningar och utbyggnader av vägar, järnväg och andra tekniska installationer.

2.1.3 Stockholms Hamns Kajstrategi

Stockholms Hamnar har fått i uppdrag att samordna arbetet mellan olika förvaltare av stadens kajer och ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I uppdraget ingår även att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten, samt att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt. För att beskriva hur det arbetet skall genomföras tog Stockholms Hamn under våren 2014 fram en kajstrategi som redovisas i rapporten "Kajstrategi för Stockholms Hamnar". Rapporten utgör en strategi för hur Stockholms Hamnars kajer används på bästa sätt. Rapporten är ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet och i dialogen med andra förvaltare av kajer och strandlinjer i Stockholm. Kajstrategin antogs av Kommunfullmäktige 2015-06-15.

I rapporten beskrivs en övergripande strategi för godshantering.

"Stockholms Hamnar strävar efter att renodlad godshantering lokaliserar till Kapellskärs Hamn och Nynäshamn samt Stockholm Norvik Hamn. Containerhantering flyttas från Frihamnen till Stockholm Norvik då denna öppnar."

2.1.4 Utveckling av Norra Djurgårdsstaden

Idag är Stockholms Hamnars containerterminal förlagd till Frihamnen. När den nya containerterminalen öppnar i maj 2020 avvecklas terminalen i Frihamnen liksom industrispåret kopplat till Värtabanan.



2.1.5 Genomförandebeslut för Stockholm - Norvik

Stockholms Stads kommunfullmäktige beslöt vid möte 2007-03-05 följande

- Genomförandet av utbyggnad av hamn Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden omfattande investeringskostnader om 1,7 mdkr godkänns.
- Finansiering av investeringsutgiften sker dels genom aktieägartillskott från moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 1,0 mdkr, motsvarande exploateringsvärdet för nuvarande containerterminal i Frihamnen, dels genom upplåning från finansenheten inom Stockholms stad av resterande 0,5 mdkr.

Nuvärdet för investeringen bedömdes till 548,9 Mkr.

2.2 Syftet med projektet

Det finns tre huvudsakliga syften med projektet

- Trygga varuförsörjningen i det växande Stockholm. Förbättrad infrastruktur behövs för att säkra godsflödet till den växande huvudstadsregionen. Norvik är en viktig del i den utvecklingen.
- Möta framtidens krav på ökade volymer och större fartyg. Den internationella handelsflottans fartyg blir allt större och djupare. Norvik byggs för att tillgodose fartygens krav på en djup, snabb och isfri inseglingsled.
- För miljöns skull – förflyttning av transporter från land till sjö. Sjöfarten är miljömässigt överlägsen andra transportslag. Etablerandet av en ny godshamn följer EU:s ambitioner att öka andelen transporter som flyttas från väg till sjö.



Figur 2. Illustration av hamnen



3 Projektets omfattning

3.1 Omfattning

- Projektets målsättning, omfattning, styrning och uppföljning regleras i särskilt projektdirektiv.
- Hamnen är en godshamn och består av en rorodel och en containerdel
- Den exploaterade ytan är 44 ha. Totalt omfattar området 60 ha inklusive grönytor och barriärer.
- Den nya hamnen har sju kajlägen och totalt 1 400 meter kaj.
- Djupet är 16,5 m vid containerlägena och 10,5 m vid rorolägena
- Fem byggnader planeras att uppföras, en terminalbyggnad för container, två incheckningsbyggnader, en för roro och en för container, en tullvisitationsbyggnad och en byggnad för livsmedelsverkets gränskontroll
- Ytan för containerhamnen är ca 250 000 m² och för roro hamnen ca 100 000 m²
- I etapp 1 utförs hela hamnen med alla byggnader och installationer förutom ca 85 000 m² containeruppställningsyta som utförs i etapp 2.

4 Väsentliga händelser

4.1 Prövning enligt Miljöbalken

Projektet erhöll slutligt tillstånd för anläggande och drift av hamn den 25 april 2016 i och med att Högsta Domstolen inte medgav prövningstillstånd för Mark- och miljööverdomstolens dom från den 30 september 2015. Ansökan lämnades in till dåvarande Miljödomstolen 2007 så prövningen har tagit lång tid.

4.2 Järnvägsplan

När tillstånd för anläggande och drift av hamn hade erhållits i april 2016 kunde Trafikverket avsluta processen med fastställande av Järnvägsplan vilket skedde den 27 juli 2016.

4.3 Prövning av vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg

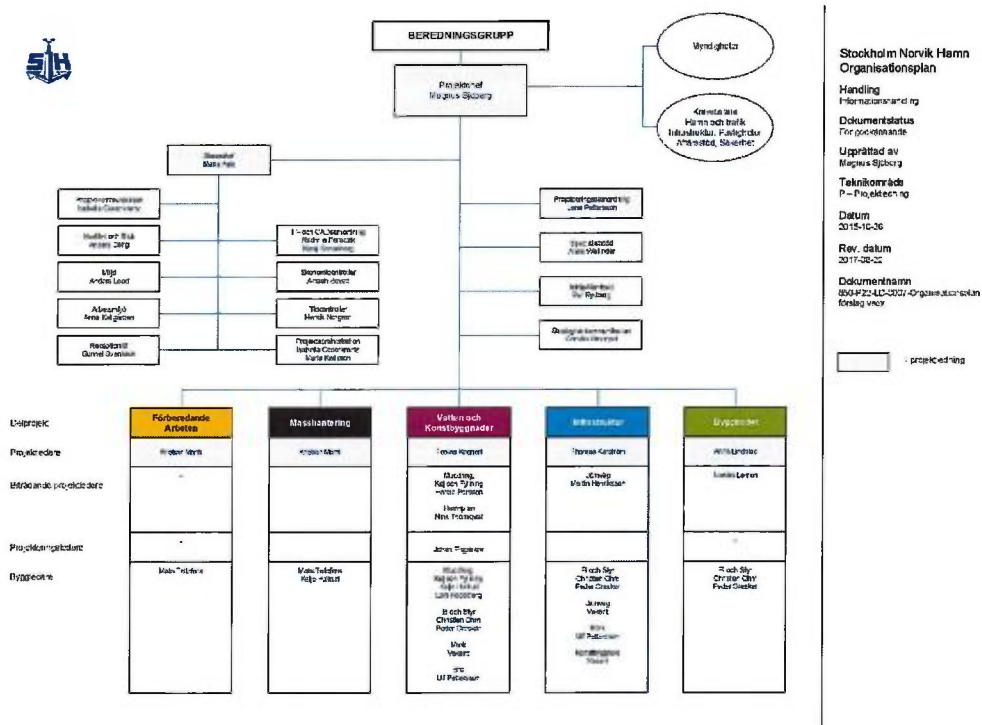
Den 13 juli 2017 lämnades ansökan om vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg. Prövningen avser flera vattenverksamheter som i sig är relativt små men som sammantaget medför att en prövning skall göras. Vattenverksamheten har av Länsstyrelsen bedömts vara mindre betydande.



5 Projektorganisation

Projektet är indelat i fem delprojekt, Förberedande arbeten, Masshantering, Vatten och Konstbyggnader, Infrastruktur samt Byggnader. Projektchefen leder organisationen och är övergripande ansvarig för projektet. Projektchefen rapporterar till VD för Stockholms Hamn och Beredningsgruppen för Stora projekt.

Projektorganisationen är etablerad. Stora delar av organisationen har hämtats från våra tidigare projekt Värtan och Kapellskär vilket är en stor fördel då flera av medarbetarna från de projekten har kunnat gå in i en liknande roll i Norvik. De flesta projektmedlemmar är konsulter som är avropade från våra ramavtalsleverantörer.



Figur 3. Organisationsplan



6 Beslut

6.1 Beslut och tillstånd

Beslut och tillstånd styrande för projektet är följande:

Detaljplan

- Beslut i Nynäshamns kommun KF 2009-06-10
- Beslut i Regeringen 2011-02-24

Miljö tillstånd för Hamnverksamhet och vattenverksamhet

- Miljödomstolen 2009-12-10. Avslag.
- Miljööverdomstolen 2010-12-22. Tillstyrker. Villkor skall prövas i MÖD.
- Högsta domstolen 2012-04-26. Medger ej prövningstillstånd. Tillåtlighet har laga kraft.
- Mark- och miljödomstolen 2014-10-10. Tillstyrker villkor.
- Mark- och miljööverdomstolen 2015-10-30. Tillstyrker villkor.
- Högsta domstolen 2016-04-26. Medger ej prövningstillstånd. Villkor har laga kraft.

Politiska beslut

- Genomförandebeslut i Kommunfullmäktige 2007

Järnvägsplan

- Trafikverket fastställde järnvägsplan 2016-07-27.

6.2 Godkännande av projektets budget och nuvärdesberäkning

I samband med lägesredovisning i december 2015 fastställde Koncernstyrelsen en ny reviderad budget för projektets etapp 1 till 3,638 mdkr.

Nuvärdesberäkning från augusti 2017 visar att nuvärdet för etappen 1 är 609 Mkr vilket är 10% högre än nuvärdet i genomförandebeslutet från 2007.

Kostnadsmässigt är beräkningen av nuvärdet baserat på att projektet startar med masshantering och muddring under 2016. 2017 avslutas muddringen och kajbyggnationen startar. Under 2018 fortsätter masshantering och kajbyggnation. Arbetet med infrastruktur, järnväg och byggnader påbörjas. Under 2020 avslutas alla arbeten.

På intäktssidan räknar vi med att containerterminalen inledningsvis hanterar 100 000 TEU per år. Volymerna beräknas att öka med 7 % per år. Det innebär att 2030 hanteras 200 000 TEU per år. Inledningsvis räknar vi även med att ett Ro/ro rederi etablerar sig i Norvik. Efter 5 år etablerar sig ytterligare ett rederi. Vidare har ett aktieägartillkott om 1 000 mnkr lagts till som representerar värdet på marken som frigörs i Frihamnen när containerterminalen avvecklas.



Beslut om utbyggnad av etappen 2 tas när marknaden har utvecklats så att behovet av ytor har ökat. I det fallet kan intäkter från ytterligare 200 000 TEU per år erhållas för en investering av 300 mnkr. Därmed innebär ett beslut om etapp 2 en kraftig förbättring av nuvärdet.

6.3 Programändringar

Hamnens ledning har i februari 2017 godkänt ett tillskott till budgeten på 75 mnkr som är tänkt att finansiera dels en 75 m längre kaj i etapp 1 och dels en utökning av rälsen till kajkranarna i containerhamnen för att möjliggöra lossning av större fartyg. Förlängningen av kajen är föranlett av att vår kund HPH i sin marknadsanalys har kommit fram till att behovet finns för den längre kajen. Utökningen finansieras med dels en ökad årlig intäkt från HPH och dels med egna medel.

Hamnens ledning har i juni 2017 godkänt ett tillskott på 2,5 mnkr för en tillkommande incheckningsbyggnad för containerterminalen.

Ny budget för projektet är 3,715 mnkr.



7 Ledningssystem

Projektet har ett väl utvecklat ledningssystem. De erfarenheter som gjorts i utvecklingsprojekten Värtan och Kapellskär har implementeras i Norvik.

Revision. Utöver de sedvanliga revisionerna som Stockholms Hamn respektive Stockholms Stadshus genomför i projektet så genomför projektet i egen regi interna revisioner med revisorer från Sweco. Revisionerna planerar att genomföras två gånger per år och fokus i varje revision beslutas av projektets projektchef och KMA-samordnare. De två revisioner som hittills genomförts har fokuserat på Uppstart av projekt respektive Dokumenthantering.

7.1 Kvalitetsledning

Projektet har en väl fungerande dokumenthantering samt särskild projektportal för lagring av dokument.

7.2 Miljö

Projektet har omfattande miljökrav från Stadens målsättning, villkor i miljödom och detaljplan samt inte minst hamnens egna miljöambitioner. Hamnen har väl definierade miljömål för projektet.

I samband med muddringsarbetet visade det sig att vattenintaget till Nynas raffinaderi, lokaliserat ca 300 söder om Norvik, inte klarade av de turbiditetsnivåer (grumling) som miljötillståndet medger. Av den anledningen vidtogs skyddsåtgärder utöver de vi ursprungligen planerat för att minska risken för skador på Nynas anläggning.

Sprängningsarbetet på Norvik har genererat vibrationer i marken som uppfattats i bostadsområden i Nynäshamn ca 2 km från sprängningsplatsen. Ett antal fastighetsägare har rapporterat att de upplevt skakningar i husen och även att husen har skadats. Vi har genom vår sprängkonsult inlett skadeutredningar i ett 10-tal fall.

7.3 Arbetsmiljö

Hamnen har väl definierade arbetsmiljömål för projektet. Projektet satsar stora resurser på att minimera risker för arbetsskador. Hamnen gör detta genom att ställa krav i upphandlingar, ta ansvar för projekterade lösningar samt genom att påverka entreprenörerna i genomförandet.

De stora massförflyttningarna i området genererar omfattande trafik men tunga fordon. Området har delats in i olika områden för att separera de olika entreprenörerna som arbetar inom området. För varje område har vi utsett en Byggarbetsmiljösamordnare för utförandet (BAS/U) som ansvarar för samordningen av alla arbeten inom det egna området. Arbetsmiljöverket har utfört inspektion på plats och är nöjda med hur arbetet bedrivs.



8 Tidplan

Under 2016 och första halvan av 2017 har vi arbetat under mark och under vatten med muddring, jordförstärkning och bergschakt. Dessa arbeten är färdigställda på hamnplanen och nu inleds arbetet med byggande av kaj, markanläggningar och byggnader. Arbetet med bergschakt kommer att fortsätta i järnvägslinjen en tid in i 2018. Under 2018 planerar vi även att starta de arbeten som ligger utanför hamnplanen för järnvägen och dess anslutning till Nynäsbanan.

Entreprenaden Kaj och Fyllning har under sommaren handlats upp och arbetet har startat hos entreprenören under sommaren 2017. Arbete på plats förväntas starta under hösten.

Under hösten 2017 planerar vi att påbörja arbete med Bro över järnvägen in på hamnplanen och byggnaden för Tullverket.

Planering är ett fokusområde och projektet arbetar intensivt med planering av de olika arbetsmomenten både i tid och i rum. Enligt gällande plan kan vi ha första anlop i containerhamnen under Q2 2020 och rorogodshamnen Q3 2020.

Projektet arbetar efter följande styrtidplan

Händelse	Start/Klar	Planerad	Prognos
Start Jordförstärkning	Klar	2016-04-01	2016-04-01
Start Bergschakt	Klar	2016-06-01	2016-08-08
Start Muddringsarbeten	Klar	2016-09-16	2016-09-16
Start Kaj och Fyllning	Start	2017-03-01	2017-07-20
Start Markarbeten på hamnplan	Start	2018-04-01	2018-01-01
Start Mark kommunens mark	Start	2017-02-01	2018-04-01
Inkoppling växel Nynäsbanan	Start	2018-07-01	2018-10-01
Start BEST-arbeten	Start	2018-11-01	2019-01-01
Start Byggnadsarbeten	Start	2018-09-01	2017-10-01
Överlämning till HPH	Start	2019-11-01	2019-11-01
Driftsättning Rorohamn	Start	2020-02-01	2020-09-01
Driftsättning Containerhamn	Start	2019-12-20	2020-05-01



9 Ekonomi

9.1 Intäkter / Finansiering

Projektets investering finansieras av Stockholms Hamnar. Investeringens budgeterade prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt, nuvärdesberäknades 2015 till + 508 Mkr. Med hänvisning till ovan nämnda programändringar så arbetar projektet nu med följande budget.

Budget	
Kalkyldatum	2015-06
Summa	3 715 206 tkr
4701 Tidiga arbeten	222 000 tkr
4702 Beställarens arbeten	165 000 tkr
4703 Gestaltning	2 500 tkr
4704 Masshantering	624 500 tkr
4705 Vatten och Konstbyggnader	1 275 000 tkr
4706 Infrastruktur	535 000 tkr
4707 Byggnader	245 500 tkr
4709 Förberedande arbeten	20 000 tkr
4702 Risker	300 000 tkr
Summa	3 389 500 tkr
4702 Index 3,5% per år	325 706 tkr
Totalt inkl. index	3 715 206 tkr

9.2 Prognos

Slutkostnadsprognos för projektet är 3 663 Mkr inklusive index vilket är ca 50 Mkr under budget. Bakgrunden till detta är främst att arbetet med bergschakt går bättre än planerat.

9.3 Upparbetning

Upparbetning per 2017-07-31 är 1 001 miljoner kronor.

9.4 Avvikelser

Inom varje delprojekt finns en del mindre avvikelser men sammantaget har projektet inga avvikelser.



9.5 Upphandling

Följande entreprenader är upphandlade

- Jordförstärkning. Kontraktssumma 136 miljoner kronor. Entreprenör Hercules Trevi Foundation AB.
- Muddring. Kontraktssumma 112 miljoner kronor. Entreprenör Terramare OY.
- Kaj och Fyllning. Kontraktssumma 547 miljoner kronor. Entreprenör Terramare OY.

Utöver dessa entreprenader utför NCC arbeten med Jord- och Bergschakt samt Fyllning enligt överenskommelse i samband med upprättande av Mark och Exploateringsavtal 2009.

Entreprenaderna Jordförstärkning och Muddring är avslutade och är godkända vid slutbesiktning.



10 Riskhantering

10.1 Rutin för riskhantering

Rutin för riskhantering är ett av de viktigaste styrande dokumenten i projektet. I Norvik finns en rutin och ett arbetssätt som bygger på de erfarenheter som har gjorts i projekten Värtan och Kapellskär.

Aktuella risker

- Om prövningen av vattenverksamhet i samband med byggande av järnväg drar ut på tiden kan det innebära att hela projektet inte kan starta i tid alternativt att hamnen får öppna utan en färdigställd järnvägsanslutning.
- Överprövningar i upphandling.
- Vi går mot en överhettning i anläggningsmarknaden avseende resurser inom projektering, entreprenader och projektledning.
- Dålig kompetens hos upphandlade konsulter. Generellt problem inom marknaden.
- Problem att Nynäshamns kommun inte kan ta emot avloppsvatten. Det är väsentligt att det beslutas tidigt eftersom det påverkar designen av infartsvägen som i sin tur är en av de första aktiviteterna i projektet.
- Projektet och även NCC:s företagspark har ett stort överskott på bergmassor. Det finns även andra stora infrastrukturprojekt i regionen som genererar bergmassor. Om vi inte lyckas sälja delar av överskottet kan det påverka framdriften i projektet samt utvecklingen av företagsparken.
- Trafikolyckor på arbetsområdet.
- Fornlämningar inom området där bangården skall byggas. En förundersökning har genomförts som visar på stor omfattning av fornlämningar. En undersökning kommer att genomföras under 2018 och kan komma att påverka framdriften och därmed kostnader för bergschakten.

11 Avslutning

Driftsättning av hamnen.

Baserat på de erfarenheter som vi gjort i de tidigare projekten har vi nu, tidigt i projektet inlett ett arbete tillsammans med hamnens övriga funktioner för att säkerställa att kravbilden är rätt samt att överlämnandet sker på ett planerat och strukturerat sätt.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Johan Castwall', written over a horizontal line.

Beställare: Johan Castwall

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Magnus Sjöberg', written over a horizontal line.

Projektchef: Magnus Sjöberg